Nr 12 (33)

Za Kierownicą

PIERWSZE POLSKIE PISMO KIEROWCY SAMOCHODOWEGO I MOTOCYKLISTY

ROK TRZECI — Warszawa 1 — 15 lipca 1950 — Cena 20 zł.

PAMIĘTAJ!

W każdej jednostce służby samochodowej korespondent „Za Kierownicą"

Podniesiemy na wyższy poziom
WYSZKOLENIE BOJOWE ŻOŁNIERZY

Każdy z nas, żołnierzy służby samochodowej, niezależnie od tego jaką funkcję pełni, czy to kierowcy, czy mechanika lub dyspozytora w parku polowym zdaje sobie jasno sprawę z faktu, że służba nasza dawno już przestała być jedynie służbą tyłową, której zadanie ograniczało się tylko do zaopatrywania walczącej armii. Że, dla dobrego wykonania obowiązków żołnierza służby samochodowej, nie wystarczy dziś sama znajomość techniki i doskonałe opanowanie prowadzenia pojazdu oraz przepisów ruchu.

Przykład zwycięskiej Armii Radzieckiej uczy nas, że samochodiarz walczył niejednokrotnie narówni z żołnierzem piechoty czy czołgistą. Że od jego umiejętności chronienia samochodu przed działaniem nieprzyjaciela, od jego znajomości taktyki broni, w której szeregach walczy, zależy w dużej mierze zwycięskie przeprowadzanie operacji.

Ten przykład żołnierzy najlepszej armii świata musimy mieć zawsze przed oczyma w czasie naszego pobytu na obozach letnich, których zadaniem jest podniesienie wyszkolenia bojowego służby samochodowej na jeszcze wyższy poziom.

W warunkach ćwiczebnych, zbliżonych do warunków istniejących na polu walki musimy więc oprócz stałego doskonalenia naszej umiejętności prowadzenia samochodu w trudnym terenie, obsługiwania go i garażowania w parku polowym, wykorzystywać każde ćwiczenie dla wszechstronnego zaznajomienia się z taktyką broni, w której służymy: opanować jej znaki sygnalizacyjne, uczyć się działać w bezpośredniej bliskości nieprzyjaciela, podwozić sprawnie działa na stanowiska ogniowe, piechotę na podstawy wyjściowe natarcia, zajmować szybko rejon wyczekiwania, chronić nasze samochody maskując je natychmiast i okopując.

Umiejętności te w toku odbytych już ćwiczeń w dużej mierze opanowaliśmy Szereg wzorowych kierowców uzyskało pochwałę dowództwa za wzorowe wypełnienie ćwiczebnego zadania Tym ostrzej więc wypowiedzieć musimy walkę przejawom niezrozumienia obowiązków kierowcy w czasie ćwiczeń, wypadkom niezdyscyplinowania i „bumelanctwa".

Są u nas jeszcze kierowcy, którzy uważają, że zadanie ich podczas ćwiczenia np. piechoty ogranicza się jedynie do podwiezienia jej do rejonu wyładowania. Na tym kończy się w ich mniemaniu „udział" w ćwiczeniu, a często nawet stają się oni przeszkodą w jego sprawnym wykonaniu.

Zdarzają się również wypadki łamania dyscypliny ćwiczebnej przez jazdę z zapalonymi światłami w czasie ćwiczeń nocnych, ustawianie samochodów w czasie ćwiczeń artylerii nieprzepisowo w ten sposób że natychmiastowa zmiana stanowiska ogniowego jest niemożliwa z powodu długotrwałości dojazdu samochodów.

Wypadki takie winny natychmiast znaleźć potępienie ze strony organizacji ZMP, członków partii i wzorowych kierowców. Ze strony każdego rozumiejącego znaczenie sprawnie działającej służby samochodowej kierowcy.

Obowiązkiem każdego żołnierza służby samochodowej biorącego udział w ćwiczeniach jest dokładne zaznajomienie z ich założeniem i odpowiednie szkolenie się we współdziałaniu z kolegami prowadzącymi walkę, ćwiczenie w ukrywaniu i okopywaniu samochodu, szybkim przeprowadzaniu przeglądów technicznych itp.

Wykorzystując okres obozów letnich do wytrwałego szkolenia bojowego, biorąc aktywny udział w każdym ćwiczeniu wykonamy wzorowo pierwszomajowy rozkaz Marszałka Rokossowskiego, — wzmocnimy siłę bojową wojska.

kpt. W. Z.

ZASŁUŻONA NAGRODA



Sierż. pchor. M. Bandrowski

Na uroczystej zbiórce całego stanu osobowego Oficerskiej Szkoły Samochodowej Komendant Szkoły odczytuje specjalny rozkaz Głównego Kwatermistrza WP gen. bryg. P. Jaroszewicza, w którym dziękuje on w imieniu Ministra Obrony Narodowej Marszałka K. Rokossowskiego podchorążym za dobrą służbę, w[illegible]zanie zdecydowanej postawy oraz wysokiego poziomu świadomości politycznej podczas wykonywania zadania.

Przed front występują kpr. pchor. Bandrowski i Skrzypiec, którzy ze wzruszeniem wysłuchali rozkazu. To ich bowiem przed chwilą spotkało zaszczytne wyróżnienie za wzorowe wykonywanie obowiązków żołnierskich i wzorowe realizowanie 1-szomajowego rozkazu Marszałka Rokossowskiego w okresie letniego szkolenia.

Kpr. Bandrowski awansowany został do stopnia sierżanta i otrzymał w upominku rower. Natomiast kpr. Skrzypiec awansował do stopnia plutonowego.

Jednocześnie wyróżniony został pododdział Oficerskiej Szkoły Samochodowej dowodzony przez oficerów: Kostowskiego, Nowaka i Rutkowskiego, w którym podchorążowie wykazali swe poświęcenie i zapał w wypełnianiu rozkazów.

kpr. Z. C.

ZMP-owcy agitatorami
w walce z wypadkami

Pod tym hasłem organizacja ZMP-owska kierowców jednostki oficera Szylberga wydała bezwzględną walkę katastrofom i innym nadzwyczajnym wypadkom.

Doświadczeni kierowcy jednostki, aktywni zetempowcy: szer.: Pudło, Wolff, Szczygieł i Dzienkowski otrzymali polecenie zorganizowania specjalnego zebrania kierowców i omówienia przyczyn wypadków samochodowych.

Na zebraniu tym pogadankę o przyczynach katastrof wygłosił szer. Dzienkowski słusznie podkreślając fakt, że nie ma wypadku samochodowego, u którego źródeł nie leżałaby albo niesprawność techniczna wozu, nieposzanowanie przepisów drogowych, lub nadmierna szybkość. Tłumaczenia kierowców winnych spowodowania wypadku o niemożności jego uniknięcia są jedynie chęcią ukrycia własnej winy.

Akcja zwalczania katastrof przez uświadamianie młodych kierowców, o ich przyczynach nie zakończyła się jedynie na tym zebraniu.

Kierowcy ZMP-owcy i członkowie partii otrzymali organizacyjne polecenia prowadzenia stałej pracy agitacyjnej. Wyróżniają się w niej kierowcy: szer. Pudło, Wolff i Szczygieł. Ich pracy należy w dużej mierze zawdzięczać, że w jednostce naszej nie zdarzył się w okresie prowadzenia akcji żaden nadzwyczajny wypadek.

kpr. St. Sam.

KORESPONDENCI

Dziękujemy w imieniu naszej służby kol. kpr. pchor. Z. Ciesiołkiewiczowi oraz kolegom z Koła Korespondentów OSS [redacted] za ich doskonałą współpracę z Redakcją pism Departamentu.

NASI KORESPONDENCI PISZĄ:

Jeszcze więcej dbajmy o sprzęt
w okresie letnich ćwiczeń

Z trwających obecnie ćwiczeń letnich, na których nasza służba odbywa swój trudny egzamin, napływają coraz liczniejsze meldunki, z których wynika, że zarówno wojskowi kierowcy, jak i mechanicy właściwie pojmują swoje odpowiedzialne obowiązki. Podnosi się systematycznie poziom ideologiczny i fachowy kierowców. Rozumią oni, że dobre wykonanie zadań zależy w znacznej mierze od dbałości o sprzęt, o pojazd mechaniczny, który właśnie w warunkach polowych narażony jest na różne niebezpieczeństwa. Dobra i właściwa konserwacja i eksploatacja taboru zapewni mu nadal 100% użyteczności.

Oto co pisze na ten temat kpr. St. Szymanowski:

— „Obecnie trwające obozy letnie stawiają przed samochodem wiele niespodzianek drogowych. Wozić więc musimy podkładki z małych okręglaków wiązane drutem, aby w ciężkim terenie takie „drewniane gąsienice" można było podłożyć pod koła napędowe. Specjalną uwagę trzeba poświęcić jeździe w piachu i glinie, aby nie doprowadzić do spalenia okładzin sprzęgłowych lub nadwyrężenia przegubów i zębatek w wyrównywaczu Jazda w lesie po karczowiskach lub terenie buraczastym prowadzi często do urwania jakiejś rurki czy linki pod podwoziem, dlatego też trzeba wszystko dokładnie sprawdzić i umocować tak, aby żadna gałęź nie mogła zaczepić o przewody hamulcowe, paliwowe lub elektryczne. Po drogach wyboistych jeździć należy powoli, bo łatwo jest złamać pióra resorowe lub naderwać jarzma resorów czy nadwozia Szybka jazda w terenie niszczy też amortyzatory, wyrabia niewspółmiernie szybko ich ramiona, wałki i tulejki.

(DOKOŃCZENIE NA STR. 4)

Chluba naszego przemysłu



Zademonstrowany na Targach Poznańskich nowy typ polskiego samochodu STAR-20 — ciągnik siodłowy z naczepą wzbudził ogromne zainteresowanie wśród zwiedzających. Ciągnik STAR-20 odznacza się dużą zwrotnością. W projekcie znajduje się budowa kilku odmian naczep służących do celów specjalnych.

Wzywamy Korespondentów

Z radością witali żołnierze służby samochodowej wiadomość, że dwutygodnik „Za Kierownicą" stał się wyłącznie pismem naszej służby. Obecnie pismo jeszcze bardziej dopomoże wszystkim kierowcom i warsztatowcom wojskowym w pełnieniu obowiązków i przyczyni się do podniesienia ich poziomu fachowego.

Poważne zadania stojące przed pismem w dziedzinie szkolenia wymagają jednak dużego wysiłku nie tylko ze strony Redakcji, ale całego stanu osobowego naszej służby. Jedną z form szkolenia jest bowiem wymiana naszych doświadczeń, a w niej nikogo nie może zabraknąć.

Dlatego Departament Służby Samochodowej pragnie aby we wszystkich jednostkach naszej służby znajdował się przynajmniej jeden korespondent. W pracy tej wszechstronną pomoc muszą nieść młodym żołnierzom korespondentom oficerowie służby samochodowej jednostki.

Jednostka samochodowa nie popularyzująca swych osiągnięć i doświadczeń, swych przodowników wyszkolenia i służby żołnierskiej, oficer samochodowy nie dopomagający w tej akcji, uczyni poważną szkodę naszemu szkoleniu i podnoszeniu na wyższy poziom służby

Dlatego wzywamy naszych wojskowych Czytelników do zgłaszania się. Podajcie nam swoje nazwisko, adres i numer poczty polowej. Otrzymacie legitymacje naszych współpracowników.

Korespondencję należy nadsyłać co 2 tygodnie, a przynajmniej raz w miesiącu.

Komisja Departamentu Służby Samochodowej MON będzie raz w miesiącu rozpatrywała nadesłane prace, nagradzając najbardziej wartościowe.

Równocześnie zaś utworzymy rubrykę „spóźnialskich". Wystrzegajcie się więc tej nie samochodziarskiej części pisma.

A więc uwaga.

W każdej jednostce służby samochodowej — korespondent „Za Kierownicą"

Organizacja pracy w parku polowym

Podstawą właściwej eksploatacji samochodów na obozie letnim i zapewnienia transportowi samochodowemu stałej gotowości technicznej niezbędnej do wykonywania zadań ćwiczebnych jest wzorowo urządzony park polowy i dobrze wyszkolona jego obsługa.

Każdy z nas żołnierzy służby samochodowej powinien więc zapoznać się dokładnie z obowiązkami, jakie oczekują go, gdy z rozkazu dowództwa obejmie służbę w parku.

Służba w parku polowym składa się z: dyżurnego parku, dyżurnego parku postoju i dyżurnego dyspozytora — pełniącego równocześnie obowiązki dyżurnego punktu kontrolnego. W skład jej wchodzi ponadto magazynier materiałów pędnych i magazynier magazynu technicznego.

DYŻURNY PARKU POLOWEGO

Wyznaczony jest rozkazem dziennym jednostki. Do obowiązków jego należy dbałość o utrzymanie na terenie parku należytej czystości i porządku. Szczególnie baczną uwagę musi on zwracać, aby do parku dostęp miały jedynie osoby zaopatrzone w przepustki, a kierowcy tylko w czasie przewidzianym rozkładem zajęć, lub na specjalne zarządzenie przełożonych.

Specjalnym obowiązkiem dyżurnego parku jest kierowanie pojazdów mechanicznych do parkowej stacji obsługi na przegląd okresowy. Od jego obowiązkowości zależy w tym wypadku w dużej mierze wypełnienie przez jednostkę w terminie planu przeglądów. Ponadto dyżurny parku odpowiedzialny jest za bezpieczeństwo przeciwpożarowe. Musi więc on zwracać uwagę na niepalenie tytoniu w miejscach zakazanych itp. oraz kontrolować stan i wyposażenie w sprzęt przeciwpożarowy.

Kończąc swą służbę dyżurny parku poczynione spostrzeżenia odnotowywuje w specjalnej książce. Są one z kolei pomocą dla dowództwa do jeszcze lepszego usprawnienia organizacji służby parkowej.

DYŻURNY PARKU POSTOJU

Również i dyżurny parku postoju wyznaczony jest rozkazem dziennym. Winien on dbać o zachowanie w parku postoju czystości i porządku oraz bezpieczeństwa przeciwpożarowego.

Dyżurny parku postoju spełnia w pewnej mierze funkcje magazyniera pojazdów mechanicznych t. zn. wydaje kierowcom samochody przeznaczone do wyjazdu oraz przyjmuje je po powrocie z drogi, sprawdzając czystość i napełnienie zbiorników. Ponadto do szczególnie ważnych jego obowiązków należy *wpisywanie do rozkazu wyjazdu stanu licznika i czasu powrotu samochodu z drogi.*

Zdając służbę dyżurny parku postoju melduje o przebiegu pracy i poczynionych spostrzeżeniach swemu następcy i komendantowi parku.

DYŻURNY DYSPOZYTOR

Zasadnicze znaczenie dla dyscypliny pracy transportu samochodowego i jego gotowości technicznej ma praca dyżurnego dyspozytora, będącego równocześnie dyżurnym punktu kontrolnego.

Podstawowym jego obowiązkiem jest prowadzenie w każdej porze doby ewidencji stanu technicznego i miejsca pobytu samochodów.

Równocześnie prowadzi on bieżącą ewidencję materiałów pędnych i smarów przydzielonych jednostek.

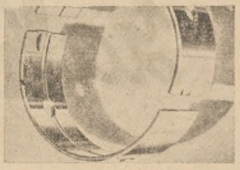
Z chwilą otrzymania rozkazu wysłania samochodu, dyżurny dyspozytor zawiadamia obsługę o ewentualnych specjalnych wymaganiach rozkazodawcy (zapasowe materiały pędne, nakrycia brezentowe, sznury, ławki, holowniki itp.). Z kolei wypełnia on jeden ze znajdujących się u niego na przechowaniu rozkazów wyjazdu, (Uwaga! — druk ścisłego zarachowania) wpisując do niego dokładnie stan licznika. Otrzymanie rozkazu wyjazdu kwituje kierowca w książce wydanych rozkazów wyjazdów", poczym dyspozytor dyżurny wydaje mu dowód rejestracyjny oraz pozwolenie na eksploatację, jeżeli samochód należy do grupy „C".

Ostatnią i bardzo ważną funkcję dyspozytora dyżurnego przed wysłaniem samochodu w drogę jest zbadanie stanu zdrowia kierowcy oraz stanu technicznego samochodu. *Jedynie całkowicie sprawny technicznie samochód za którego kierownicą zasiada zdrowy kierowca może być wypuszczony poza bramę parku.*

Po powrocie samochodu z drogi dyspozytor przyjmuje od kierowcy podpisany przez użytownika rozkaz wyjazdu oraz dowód rejestracyjny, a od kierowców grupy „C" również i pozwolenie na eksploatację, poczym przeprowadza kontrolę stanu technicznego samochodu skierowując go w zależności od potrzeby do parku postoju, parkowej stacji obsługi lub warsztatu.

W. Z.

Nasz konkurs



Co to jest?

To na pewno poznacie wszyscy. Wielu z Was pracowało w warsztacie, wielu z Was przyglądało się pracy innych właśnie przy tym, co jest pokazane na zdjęciu.

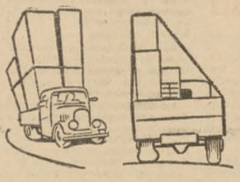
Tą część posiadają nie tylko samochody, ciągniki, czołgi, samoloty ale i również motocykle (co prawda nie wszystkie, ale dużo jest takich, które zaopatrzone są w......?

Przyjrzyjcie się uważnie, przecież to takie proste i znane. Jeżeli nie wiecie, to szukajcie na stronie 3

Szanuj ogumienie

Ciągłość pracy taboru samochodowego zależy w dużym stopniu od stanu opon i dętek. W związku z tym ogumienie samochodu wymaga szczególnej uwagi, pieczołowitej obsługi i odpowiedniego użytkowania.

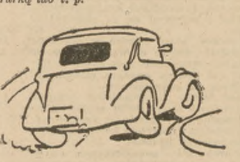
Właściwe użytkowanie i stosowanie się do przepisów obsługi ogumienia przedłuża okres jego pracy i zmniejsza w drodze ilość postojów samochodu, spowodowanych uszkodzeniami opon i dętek.



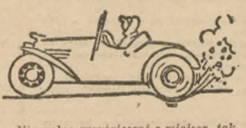
Nie wolno dlatego, przeciążać wozu ani ładować ciężarów na jednej stronie.



Nie wolno zakładać opony na obręcz przy pomocy siły spotęgowanej drągami żelaznymi lub łyżkami przedłużonymi rurką lub t. p.



Nie wolno brać zakrętów w taki sposób, by przegięte na jedną stronę opony aż „piszczały" ścierając się nadmiernie.



Nie wolno przyśpieszać z miejsca, tak, aby koła ślizgały się, zamiast toczyć się.

Ż.

Kierowcy w walce o oszczędność paliwa

Normy zużycia m. p. s. w różnych warunkach

Oszczędne zużycie paliwa i smarów, produktów w zasadzie importowanych, jest problemem ogólnokrajowym. Zagadnienie to niejednokrotnie poruszaliśmy na łamach naszego pisma, w niejednym także numerze wymienialiśmy nazwiska kierowców wojskowych, którzy mogą się poszczycić dużemi osiągnięciami na tym odcinku.

Należy zaznaczyć, że sukcesy jakie osiągnęli nie były wynikiem specjalnie dobrych warunków w użytkowaniu pojazdu, przeciwnie — większość z wyżej wymienionych to kierowcy wozów bojowych, jeżdżących w terenie, oraz kierowcy wozów osobowych poruszających się w mieście. Świadczy to, że zdanie które utarło się wśród kierowców — „zaoszczędzić można tylko benzynę podczas dłuższych jazd po dobrych drogach" — jest niesłuszne.

Czynniki, które decydująco wpływają na oszczędność paliwa są następujące:
- stosunek kierowcy do powierzonego mu pojazdu
- dobry stan techniczny pojazdu
- terminowo i należycie przeprowadzony przegląd techniczny
- umiejętna jazda
- właściwy dobór materiałów pędnych i smarów.

Nie będę szerzej omawiał każdego z tych czynników. Są one oczywiste. Chcę tylko zaznaczyć, że nie ma elementu w pojeździe mechanicznym, którego nienależyte funkcjonowanie nie wpływało by na zużycie m. p s. bądź to bezpośrednio, bądź też pośrednio. A więc tak niewyregulowany gaźnik, jak i nie nasmarowany na czas pojazd lub za małe ciśnienie w oponach powodują większe zużycie m. p. s.

Ażeby ułatwić kierowcom wojskowym prowadzenie bilansu poczynionych przez siebie oszczędności w m. p. s. a w szczególności w benzynie podamy normy zużycia m. p. s., uwzględniając różnorodne warunki użytkowania samochodu oraz metody obliczania zużycia materiałów pędnych.

ZASADNICZE NORMY ZUŻYCIA

Pierwsza tabelka przedstawia nam zasadnicze normy zużycia benzyny w litrach na 100 km przebiegu

Tabela I.

L. p.	Marka pojazdu	Zużycia na 100 km w ltr.
1.	GAZ 67	15,0
2.	GAZ 51	26,5
3.	GAZ - M - 20 — (Pobieda)	13,5
4.	Gaz - AA	20,5
5.	Zis - 5	34,0
6.	Zis 110	27,0
7.	Zis 150	30,0
8.	Star 20	28,0
9.	Skoda 1101 Tudor	8.5
10.	Willys M. B.	14.0
11.	Chevrolet Fleetmaster	16.0
12.	Citroen 11 L	12.0
13.	Studebacker US-6 x 4	38.5
14.	Dodge WG-51	26 5
Motocykle		
15.	SHL-125	2,5
16.	Sokół-125	2,25
17.	Jawa 250	3,0
18.	Harley - Davidson	6,0

SAMOCHODY NOWE I PO NAPRAWIE GŁÓWNEJ

Dla samochodów nowych i po naprawie głównej silnika normy żużycia powiększa się w ciągu pierwszych 1000 km przebiegu o 5%.

A więc jeżeli kierowcy wojskowemu został przydzielony nowy samochód Gaz 51, to w ciągu pierwszych 1000 km przebiegu norma zużycia benzyny na 100 km wynosi:

Zasadnicza norma 26.5 ltr.
5% (26,5 x 5) : 100 = 1.3 ltr
(należy normę zasadniczą pomnożyć przez „5" i podzielić przez 100).

Norma zużycia w ciągu pierwszych 1000 km = 27,8 l. na 100 km

Norma zużycia na pierwszych 1000 km przebiegu dla samochodów nowych po głównej naprawie silnika wyliczymy w/g następującego wzoru:

$$N_s = N_z + \left(\frac{N_z \cdot 5}{100} \right)$$

gdzie N_s — norma zużycia na samochód nowy lub po naprawie
N_z —norma zasadnicza.

JAZDA PO BEZDROŻACH

W czasie pracy samochodów w warunkach bezdroża (piasek błoto. śnieg) normy zużycia benzyny może być zwiększona do 15% (potrzebny jest na to specjalny rozkaz d-cy dywizji).

c. d. n.

Wpływ lata na sprzęt

Okres obozów letnich, równający się wielkiej koncentracji sprzętu w warunkach polowych, stawia przed kierowcą rozliczne zadania. Jednym z nich poruszanym przez kierowców jedynie w stosunku do ogumienia, jest oddziaływanie podwyższonej temperatury lata na sprzęt samochodowy, jego akcesoria i paliwo. Wiemy doskonale z własnych doświadczeń i obserwacji, że nawet dobre gatunkowo lakiery i emalie, tak samo jek materiały mundurowe czy ubraniowe, zmieniają barwę pod wpływem promieni słońca.

Proces ten, będący rezultatem pochłaniania promieni słonecznych, przebiega również i w naszych samochodach. Narażone na dłuższe naświetlanie słoneczne, ogumienie, lakier, emalia, szyby-klejonki, plandeki, części z masy plastycznej i wreszcie paliwa, reagują na to w różny sposób. Ogólnie jednak działanie słońca na powyższe elementy jest zawsze szkodliwe.

Biorąc przykładowo, wyobraźmy sobie, że samochód ciężarowy naładowany sprzętem został ustawiony na piekącym słońcu i przebywał pod jego promieniami w bezruchu parę godzin. Przez ten czas słońce operowało na jego górę i prawy bok rozgrzewając opony. O tym jak działanie promieni słonecznych niszczy ogumienie powodując jego „starzenie się", wiemy dobrze z instrukcji o przechowywaniu ogumienia w tak dalekim odizolowaniu od promieni słonecznych, że magazyny ogumienia winny posiadać szyby w oknach pomalonane na kolor żółty lub czerwony, celem nieprzepuszczalności promieni.

Równocześnie słońce operując na bok wozu, rozgrzewało zbiornik paliwa powodując utlenianie się benzyny w szybkim tempie w rezultacie jej podgrzewania. Rurka odpowietrzająca zbiornika pozwala doskonale na odpłynięcie tak powstałej nadmiernej ilości pary benzyny. Dwa czy trzy takie postoje w drodze, mogą zaważyć na ilości zużytego paliwa w sposób zastanawiający kierowcę, nieliczącego się z tym, że przez nagrzanie zbiornika stracił pewną ilość benzyny.

Plandeka wozu, odporna na deszcz i słońce, zaczyna płowiec tracąc właśnie odporność deszczową przez nadmierne nagrzewanie warstewki gumy znajdującej się jako materiał wiążący między dwiema warstwami tkaniny. Guma kruszeje, włókna wysychają, plandeka osłabiona w swej spoistości wewnętrznej dostaje niewidocznych pęcherzy i wreszcie zaczyna przepuszczać wodę.

Szyby klejonki, w razie pęknięcia jednej warstwy lub nawet w wypadku złego założenia w ramie okiennej — drzwiowej lub przedniej, wystawione na działanie słońca, rozszerzając się minimalnie powoduje dostawanie się powietrza do masy sklejającej, przez co tworzą się często spotykane, wewnętrzne plamy w szybie koloru mleczno-żółtego, nie dające się niczym usunąć, gdyż znajdują się między warstwami szkła.

Gumowe uszczelnienie okien, wałki uszczelniające błotniki, maskę i nadwozie zaczynają kruszeć wskutek przegrzania słońcem.

W samochodach osobowych, słońce operując przez okno, niszczy różne drobiazgi z mas plastycznych jak gałki, klamki, rączki, koła kierownicze Masa plastyczna wysusza się i kruszeje pękając łatwo przy nawet niewielkim naprężeniu lub uderzeniu.

Jak z tego widzimy, do rozlicznych zadań kierowcy należy wówczas dbałość o to, by samochód w wypadku zaparkowania, był umieszcony zawsze w cieniu, jeżeli to jest nie możliwe, aby miał przynajmniej ogumienie i zbiornik benzynowy nakryte starą plandeką lub workiem.

R.

Jak docierać ciągnik „Staliniec-80“

Każdy nowy ciągnik „Staliniec—80“ przed oddaniem go do normalnej eksploatacji powinien przejść t. zw. okres docierania.

Od należytej eksploatacji i starannej obsługi w tym okresie zależy w znacznym stopniu dalsza niezawodna praca ciągnika.

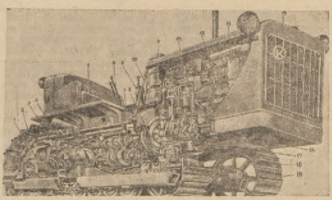
Sposób docierania różni się od sposobów docierania samochodów. W wypadku bowiem ciągnika, nie polega na przebiegu pewnej ilości kilometrów, tylko na stopniowym jego obciążaniu w ciągu pierwszych 60 godzin pracy.

Z tych 60 godzin na docieranie silnika przypada 2 godz., pozostałe zaś 58 godz. — na docieranie wszystkich mechanizmów.

W ciągu pierwszych pięciu godzin należy jeździć bez obciążenia, kolejno po jednej godzinie na każdym biegu. Docieranie rozpoczyna się od pierwszego biegu na średnich obrotach silnika, doprowadzając je stopniowo do normalnych.

Jadąc należy często wykonywać skręw obie strony, wsłuchując się w pracę kół zębatych napędu i mechanizmu zwrotniczego.

W ciągu dalszych 5 godzin jeździ się ciągnikiem obciążonym do 1/3 normy, przy czym przez pierwsze 2 godziny należy jechać na pierwszym biegu z obciążeniem na haku do 2800 kg, a przez następne 3 godz. — jechać na drugim biegu z obciążeniem od 1500 do 1700 kg.



Docieranie silnika odbywa się na biegu luzem, przy czym w ciągu pierwszej godziny silnik powinien pracować na 550 obr/min, a w ciągu drugiej na 800 obr/min. (Normalnie na biegu luzem silnik rozwija 1100 obr/min.).

W tym okresie należy wsłuchiwać się w pracę silnika, a w razie ujawnienia stuków, odnaleźć przyczynę ich powstania i natychmiast przedsięwziąć odpowiednie kroki, zmierzające do ich usunięcia. Ponadto należy sprawdzać działanie wskaźników: poziomu paliwa, ciśnienia oleju, termometru wskazującego ciepłotę wody, oraz szczelność połączeń przewodów rurowych wody, paliwa i oleju.

Po dwu godzinach docierania silnika, następuje okres docierania ciągnika.

Ilość obrotów silnika powinna być przy tym normalna.

Mamy więc już 10 godzin pracy ciągnika. Teraz należy przepłukać miskę olejową silnika, filtry pompy olejowej i filtr powietrza. Dokonać ogólnego przeglądu ciągnika i jego poszczególnych części, oczyścić i przesmarować zgodnie z tabelą. Następnie dokręcić nakrętki śrub głowicy cylindrów, oraz nakrętki wydechowych i ssących rur, sprawdzić regulację zaworów, sprzęgła, hamulców, mechanizmu zwrotniczego i napięcia gąsienic.

Po dokonaniu tych czynności ciągnik obciąża się do połowy i pracuje się przy normalnych obrotach silnika następująco:

W ciągu pierwszych 15 godz. jeździ się na drugim biegu z obciążeniem na haku do 2500 kg, w ciągu zaś drugich 15 godzin jeździ się na trzecim biegu z obciążeniem do 1500 kg.

Po 30 godzinach jazdy należy zamienić smar w skrzynce biegów, w przekładni bocznych. Następnie sprawdzić luz zaworów i w razie potrzeby wyregulować.

Mając już za sobą 40 godz. pracy, rozpoczynamy ostatni etap docierania, który trwa 18 godzin. W tym czasie ciągnik pracuje na trzecim biegu przy normalnej ilości obrotów silnika i przy obciążeniu do 2/3 i 3/4 normy.

Po ukończeniu całego okresu docierania zmieniamy olej w misce silnika.

W okresie docierania ciągnik powinien się znajdować pod specjalnym doglądem mechanika, a po 60 godzinach docierania może być przekazany do normalnej eksploatacji.

W. F.

FIZYKA SAMOCHODOWA

Ruch prostolinijny opóźniony i przyspieszony

Jeżeli samochód ruszając z miejsca po prostej liniii nabiera szybkości, to ruch taki nazywamy ruchem przyśpieszonym. Jest to zatem ruch o wzrastającej szybkości. Jeżeli co sekundę prędkość wzrastać będzie o tę samą wartość będziemy mieli do czynienia z ruchem jednostajnie przyśpieszonym.

Przyrost szybkości przypadającej na jedną sekundę, nazywamy przyśpieszeniem.

Przykładem najlepszym, jest ciało spadające swobodnie w dół. Gdybyśmy wtedy usunęli opór powietrza, zachodziłby fakt ruchu jednostajnie przyśpieszonego prostoliniowego. Przedmiot spadający zwiększałby swą szybkość o 9,81 m / sek. Przyrost szybkości ciała spadającego swobodnie w dół, przypadający na jedną sekundę, nazywamy przyśpieszeniem ziemskim, gdyż wywołane jest ono siłę przyciągania ziemi.

Pociąg, który dojeżdżając do dworca hamuje i w końcu staje, daje nam przykład ruchu opóźnionego, gdyż stale zmniejsza swą prędkość. Jeżeli zaś szybkość zmniejsza się co sekundę o tę samą wartość, to ruch taki nazywamy jednostajnie opóźnionym. Ubytek prędkości przypadający na jedną sekundę, określamy jako opóźnienie. Przykładem może tu być pocisk wystrzelony pionowo w górę. Gdybyśmy pominęli opór powietrza, to opóźnienie tego pocisku w locie do góry, wynosiłoby 9,81 m/sek., wskutek siły przyciągania ziemi.

Celem dokładniejszego zapoznania się z podanymi wiadomościami, należy odpowiedzieć na następujące pytania:

1. Jakim ruchem porusza się samolot w momencie startu?

2. Z jaką szybkością uderzy w ziemię kula swobodnie spadająca, jeżeli jej ruch trwa 11 sek?

3. Jaka to będzie szybkość w m/sek. i w km/godz?

Wkładki łożysk korbowodowych, zwanych panewkami. Jak wiecie, nie tylko istnieją wylewane panewki lecz także, w wielu silnikach, spotykamy wkładki wymienne, takie jak przedstawia załączona fotografia w kolumnie. „Co to jest“?

ENCYKLOPEDIA KIEROWCY

Bębny hamulcowe.

Składowa część mechanizmu hamulcowego. Bębny hamulcowe spotykamy przy wszelkich odmianach hamulców. A więc, przy mechanicznych, hydraulicznych, powietrznych i systemach działających na podciśnienie.

Bębny przeważnie wykonane są z żeliwa lub lekkiego metalu, którego właściwości muszą polegać w głównej mierze na wysokim współczynniku tarcia, dużej zdolności odprowadzania ciepła i niezmienianiu tych właściwości w zależności od temperatury. Często celem polepszenia odprowadzania ciepła, bębny posiadają na swej powierzchni zewnętrznej drobne, toczone żeberka chłodzące (szczególnie w samochodach wyścigowych i sportowych).



Wymieniamy DOŚWIADCZENIA

Przenoszenie obrotów z silnika na skrzynię biegów i wał napędowy, może odbywać się przy pomocy sprzęgła bez strat mocy tylko wtedy gdy sprzęgło nie posiada poślizgu

Zdarzają się często wypadki, że za gwałtowne lub za powolne odpuszczanie dźwigni sprzęgła powoduje ślizganie się tarczy na płytach dociskowych, przy którym wywiązuje się tak duża ilość ciepła, że części metalowe osiągają barwę sinoniebieską. Taki stan poszczególnych ele-mentów świadczy o podniesieniu tempera tury pracy, do niedopuszczalnych granic.

Zrozumiałe, że tak przegrzane części nie gwarantują długiej pracy i w najbardziej nieoczekiwanym momencie mogą się rozsypać.

Najczęstsze niedomagania sprzęgła dadzą się podzielić na następujące grupy:

1. Zacinanie się sprzęgła, to jest trudne wyłączanie w momencie wciskania dźwigni.

2. Ślizganie się sprzęgła, którego objawem jest mała szybkość wozu, nawet przy dużych obrotach na bezpośredniej przekładni, lub wydatne zwalnianie przy wjeździe pod górę, gdy obroty silnika nie maleją.

3. Stuki i ostre tarcie, połączone z zacinaniem lub ślizganiem się sprzęgła.

Główną przyczyną uszkodzeń sprzęgła lub jego przyspieszonego zużywania się jest przeważnie nieprawidłowy montaż, zła regulacja i nieumiejętne posługiwanie się sprzęgłem.

Rozpatrując w kolejności podane przyczyny, musimy przyjąć, że przy naprawie sprzęgieł najczęstszym błędem jest nieumiejętne przynitowanie okładzin, odznaczające się mimośrodowym ułożeniem, co przy 2—3 tys. obrotów na minutę powoduje wibrację sprzęgła, złe dopasowanie nitów, (jedne wyższe drugie niższe lub o różnej średnicy) wreszcie nierzadko zdarzające się pęknięcia okładziny sprzęgłowej przy nitowaniu i mimo tego składanie sprzęgła. W rezultacie po paruset kilometrach, nieraz w sytuacji wymagającej bezbłędnego działania, sprzęgło nie daje się wycisnąć, bo właśnie tarcza się rozsypała i stoi twardo między dwoma tarczami dociskowymi.

Zła regulacja ograniczająca się przeważnie do pozostawiania za małego luzu na dźwigni sprzęgła. powoduje, że sprzęgło zaczyna się minimalnie ślizgać przez co podnosi się temperatura jego pracy a wraz z nią przyspiesza się jego zużywanie. Rzadziej natomiast spotyka się za duży luz, który w efekcie nie pozwala na całkowite wyłączenie sprzęgła, przez co wóz „ciągnie“ przy wciśniętym sprzęgle.

Nieumiejętne posługiwanie się sprzęgłem wypływa w dużej mierze z nieznajomości budowy sprzęgła i jego wytrzymałości. Żelazną zasadą każdego dobrego kierowcy, jest „sprzęgło służy tylko do ruszenia z miejsca i jest tylko pomocne przy zmianie biegów, do innych bowiem zadań nie zostało przeznaczone“. W praktyce zdarza się często, że kierowcy niszczą sprzęgło przez: trzymanie nogi na dźwigni podczas jazdy, celem zapewnienia sobie w koniecznym wypadku nagłego wyciśnięcia sprzęgła, wykorzystywanie sprzęgła w terenie lub w ciężkich warunkach holowania zamiast zmieniania biegów, wyciskanie sprzęgła po rozpędzeniu wozu celem zaoszczędzenia paliwa, zamiast wyłączania biegu na luz.

Powyżej podane przykłady nadużywania sprzęgła, odbijają się nie tylko na jego okładzinach, tarczach dociskowych, ale i na łożysku oporowym dźwigniach wyciskających i sprężynach.

Naprawa sprzęgła ogranicza się do wybudowania go w momencie stwierdzenia uszkodzenia, oraz do wymiany okładzin w wypadku ich zużycia, do dokładnego umycia benzyną w wypadku zaoliwienia, do wymiany sprężyn w wypadku ich osłabienia, do wymiany łożyska oporowego lub pierścienia grafitowego przy ich zużyciu, oraz do doraźnej naprawy w drodze przy pęknięciu okładziny przez usunięcie odłamanego kawałka i złożenie sprzęgła.

Przestrzega się przed często stosowanym wypalaniem tarcz sprzęgłowych zaoliwionych wskutek nieszczelności łożysk silnika lub skrzyni biegów. Okładziny ferodowo-azbestowe osłabiają się znacznie i ścieranie ich powierzchni postępuje wtedy kilkakrotnie szybciej niż w warunkach umycia ich w benzynie i oczyszczenia szczotką drucianą.

A.



Grunt TO DOBRE MASKOWANIE

— Grunt to dobre maskowanie — mówił do mnie jeden znajomy zwiadowca. I miał rację. Ważna to rzecz. Nie mało dała dla zwycięstwa w czasie wojny.

Ten mój znajomy zwiadowca umie się maskować pierwszorzędnie. Dobrze opanował swą sztukę. Nie dawno podczas ćwiczeń na obozie tak dobrze zamaskował się jako sosna, że przechodzący drwal chciał go ściąć siekierą, myśląc, iż to naprawdę rosnące drzewo. Strachu miał ten mój kolega jak diabli, a jeszcze większego drwal, kiedy zobaczył, że drzewo krzyczy.

Innym więc razem, mój przyjaciel zamaskował się inaczej. Zrobił z siebie krzak dzikiej róży.

— Teraz mnie już nikt nie zetnie — pomyślał.

Traf jednak chciał, że przechodziły drogą dziewczęta. I nagle zachciało im się urwać kilka kwiatów róży. Dalej więc raz po raz podskubywać zwiadowcę. Lecz mój przyjaciel to człowiek zahartowany. Ani drgnął. Kiedy jednak któraś z niewiast pociągnęła go za nos, biedak nie wytrzymał i skoczył na równe nogi.

— O rany, czary! Żywy krzak! — krzyknęły dziewoje i wzięły nogi za pas.

Tak, tak. Maskowanie to ważna rzecz. Stale trzeba o niej pamiętać.

Niektórzy jednak tak się maskowaniem przejęli, że stosują je wszędzie, gdzie się tylko da. Naturalnie z wyjątkiem stołówki, gdzie każdy bez wyjątku — zwiadowca, czy nie zwiadowca — stara się być najbardziej widoczny.

Przyjechałem niedawno na obóz i trafiłem akurat na ostre strzelanie artylerii. Strasznie się ucieszyłem. A to dopiero będę miał wrażenie.

Wybrałem się więc na poligon wraz z artylerzystami. Jechaliśmy pierwszorzędnie, bo kierowca był chłop na schwał. Przyjechaliśmy, działa poszły na stanowiska, a wozy odjechały do pobliskiego lasu.

Długo byłem przy działach, aż mnie uszy zabolały. Pomyślałem więc: pójdę teraz do kochanych kierowców. Tam spokojnie.

I poszedłem.

Ale się rozczarowałem. Bo wozy stoją, a kierowców nie ma. Jakby się pod ziemię zapadli. Szukam, wołam, krzyczę — nic nie pomaga.

— Ha! — myślę sobie — pewnie ich nieprzyjaciel wziął do niewoli.

Wytężyłem więc swój sokoli wzrok, szukając nieprzyjaciela. I nagle zobaczyłem, że wysoka trawa w pewnym miejscu dziwnie faluje. W dodatku dochodził stamtąd cichy warkot.

Podbiegam tak i przecieram oczy ze zdumienia. To byli kierowcy. Spali smacznie, obejmując się rączkami, żeby cieplej było.

— Hop, hop! — wrzasnąłem.

Obudzili się.

— Cześć koledzy — mówię. — Przyjemnie w trawce. Aromacik, świeże powietrze, ptaszki śpiewają...

— Przyjemnie, tak, tak — przytaknęli zgodnie. — Dlatego tu przyszliśmy.

— A jak ładnie się zamaskowaliście. Wcale was nie widać.

— Nas? Jak chcemy to nas nikt nie zobaczy. Umiemy się maskować pierwszorzędnie. Nawet zwiadowcy tak nie potrafią.

Maskować się potrafią, spać też, tylko jednej rzeczy nie potrafią. Wykorzystać czas wolny od zajęć na gruntowny przegląd maszyn. A przydałoby się to, przydałoby się. I maszynom wyszłoby na dobre, a przede wszystkim kierowcom.

Na zakończenie chciałem dodać, że wypadek ten był miesiąc temu. A od tego czasu będąc na obozie szczególnie zwracam uwagę na kierowców. Szukam takich jak tamci. Ale nie mogę spotkać.

I chyba już nie spotkam.

Kolka

KORESPONDENCI REDAGUJĄ „ZK”

KONKURS OSZCZĘDNOŚCI

Dla sprawdzenia poziomu wyszkolenia technicznego wśród podchorążych dowództwo OSS zorganizowało konkurs mający na celu wyłonienie najlepszej grupy, która w najkrótszym czasie potrafi usuwać spotykane uszkodzenia, jak też osiągnąć najlepszą oszczędność w paliwie, przez prawidłową regulację gaźnika.

Każdy z podchorążych obrał jeden z mechanizmów samochodowych celem doprowadzenia go do porządku. Przy regulacji gaźników na wyróżnienie zasłużyli pchor.: Mitaniec, Dudek i Rytel; przy systemie zapłonu i instalacji elektrycznej pchor.: Poprawa, Dubicki, Kruczek i Rączy; przy podwoziu: Bargieł, Pietrzak, Szymański i Sawaryn.

W jeździe najlepszą ekonomię paliwa wykazali podchorążowie Sawaryn i Kruczek, osiągając znaczne oszczędności w porównaniu z zużyciem paliwa przez innych podchorążych. Ci dwaj podchorążowie zasługują na szczególne wyróżnienie, gdyż są oni nie tylko dobrymi fachowcami w rezultacie swej dziesięcioletniej praktyki samochodowej, ale i jednymi z najlepszych podchorążych w wyszkoleniu politycznym i bojowym. Ich koleżeńskie pomoce i postawa ideologiczna dała doskonałe wyniki w wyszkoleniu podchorążych i stała się wzorem do naśladowania w całej Oficerskiej Szkole Samochodowej.

plut. pchor. Skrobas

Pierwsze miejsce w konkursie uzyskał plut. pchor. Sawaryn (po prawej); i plut. pchor. Kruczek zajął drugie miejsce.



Kpr SZYMANOWSKI pisze...

(dok. ze str. 1-ej)

Podczas deszczowego okresu jeździć należy ze specjalną ostrożnością. Mokry asfalt jest tak samo zdradliwy, jak i nawierzchnia gliniasta. Gwałtowne skręty, hamowania i przyspieszanie mogą spowodować poślizg i wypadek. W tych okolicznościach zmniejszenie dopuszczalnej szybkości jeszcze o pewien procent wyjdzie tylko na dobre, ten bowiem wygrywa na czasie kto jedzie powoli i dojeżdża, a nie ten który się spieszy i celu nie osiąga.

Obowiązkiem każdego kierowcy jest dbać o sprzęt i utrzymywać go stale w gotowości eksploatacyjnej. Sprawdzanie najmniejszych nawet drobiazgów i usuwanie w porę nieznacznych uszkodzeń zawsze się opłaca.

Serce samochodu — silnik, wymaga od nas należytej opieki szczególnie w okresie upałów i kurzu. Częsta zmiana oleju, czystość filtra powietrznego i olejowego przedłuża jego żywotność. Kontrola smarów w wyrównywaczu, skrzyni biegów i kierownicy winna wykazywać zawsze odpowiedni poziom smaru i gatunek zgodny i tabelą polecającą.

Zapłon i światła, rozrusznik, bateria i prądnica — to są najważniejsze elementy instalacji elektrycznej. Należyta opieka nad nią zagwarantuje nam pewność działania wszelkich odbiorników i nie narazi nas na niespodzianki z powodu braku światła lub iskry.

Pamiętajmy, że my, kierowcy w Wojsku Polskim musimy swoją pracą zwiększać siłę armii i obronność naszej młodej, ludowej Ojczyzny”.

kpr Szymanowski Stanisław
Jednostka Wojskowa Nr 2824.

KIEROWCY - MARYNARZE

Dzięki zwycięstwu Armii Radzieckiej i walczącego u jej boku Wojska Polskiego nad hitlerowcami jesteśmy dziś państwem morskim posiadającym 500 km. pas wybrzeża.

Nasz socjalistyczny ustrój i wspaniała praca klasy robotniczej powoduje, że z każdym dniem rozbudowywują się porty i rośnie siła Ludowej Polski na morzu.

Bezpieczeństwa odzyskanego wybrzeża morskiego strzeże Odrodzona Marynarka Wojenna, powstała dzięki braterskiej pomocy Związku Radzieckiego i jego Armii.

W stałej trosce o jaknajwiększą sprawność służby samochodowej Marynarki Wojennej przodują szczególnie kierowcy ZMP-owcy. Wypowiedzieli oni bezwzględną walkę wszelkim przejawom niezdyscyplinowania i chuligaństwa drogowego, pijaństwa i przekraczania dozwolonej szybkości. Rozumiejąc również znaczenie troski o samochód, jako czynnika od którego zależy sprawność służby samochodowej, niezbędną do wykonywania zleconych przez dowództwo zadań, kierowcy ZMP-owcy dają kolegom przykład socjalistycznego stosunku do majątku narodowego. I tak ZMP-owcy st. mar. Wdówka, st. mar. Ulakowski, st. mar. Multan i niezrzeszony mat. Barabanowski widząc brak rampy do mycia samochodów wybudowali ją we własnym zakresie. Wynikiem ich pracy jest zaoszczędzenie około 500.000.— zł. i usprawnienie obsługi technicznej samochodów.

Wzorem kierowców Ludowego Wojska chlubnie reprezentujących służbę samochodową Marynarki Wojennej są: ZMP-owcy: st. mar. Gwizdek, mar. Zięczuk, będący ponadto wyborowym strzelcem, mat. Węgrzyn, mat. Hunka, st. mar. Kopel, st. mar. Mróz, st. mar. Wdówka.

Nie pozostają w tyle we wzorowym wykonywaniu żołnierskich obowiązków za kierowcami również i mechanicy ZMP-owcy. Wśród nich wyróżniają się tokarz-racjonalizator st. mar. Jurzykowski, mechanicy: mat Baranowski i st mar. Wasilewski.

Źródłem żołnierskich sukcesów kierowców mechaników zetempeowców Marynarki Wojennej jest ich praca szkoleniowa. Dzięki stałemu pogłębianiu swych wiadomości politycznych nasi koledzy — marynarze rozumieją znaczenie silnej marynarki wojennej, której nieodłączną służbą tyłową jest sprawny transport samochodowy. Troska o poziom szkolenia fachowego, staranne studiowanie pisma kierowców wojskowych „Za kierownicą” pozwala na podniesienie obsługi technicznej samochodu i umiejętności jego prowadzenia na wysoki poziom.

ppor. Zglinicki



Przegląd napewno wypadnie zadawalająco. Już się o to postarali kierowcy, którzy pieczołowicie dbają o przydzielone im samochody „Skoda” produkcji przemysłu bratniej Czechosłowacji.

INSTRUKTOR — RACJONALIZATOR

Wyruszamy na naukę jazdy.

Właśnie w tym dniu zostałem przydzielony do samochodu ZIS-150, którego kierowcą jest kpr. Pielin Bogumił. Jest to kierowca bez zarzutu, cieszący się zaufaniem dowództwa, jak i kolegów.

Wprawił samochód w ruch i podążył za kolumną. Mijając bramę wyjazdową — koledzy żegnali nas — życząc dobrych wyników. Jazdę bowiem tego dnia mieliśmy odbyć w trudnym terenie.

Po chwili kolumna się zatrzymała i padł rozkaz „zmiana kierowców”. Siedząc za kołem sterowym — już jako kierowca—wysłuchałem ostatnich wskazówek manewrowania samochodem, które były dla mnie cenne, gdyż tym pojazdem miałem jechać po raz pierwszy.

Pada komenda „kolumna marszowa”! Wolno — ciężka maszyna ruszyła z miejsca.

Jedziemy w terenie. Maszyna pokonuje wszelkie nierówności — brnie wolno, ale wytrwale. Wtem przeszkoda. Aż tu nagle samochód staje jak wryty. Zdziwiło mnie to. Po chwili słyszę syczenie — to powietrze z hamulców.

Spoglądam w dół kabiny. Ku memu wielkiemu zdziwieniu, instruktor trzyma prawą nogę na pedale hamulca, ale hamulca, który wmontował dodatkowo, połączając go z głównym — jedynie dla bezpieczeństwa podczas nauki jazdy.

Brawo! — instruktor kpr. Pielin.

Niech Wasz pomysł będzie przykładem dla innych kierowców.

kpr. pchor. Kosecki

Zrzeszenie Sportowe „GWARDIA“

SZKOLI I WYCHOWUJE

Rok ubiegły był w naszym sporcie rokiem przełomowym. Ostateczne ukształtowanie organizacyjne klubów i sekcji sportowych w Zrzeszenia oparte o Związki Zawodowe, pozyskanie przez nie silnych podstaw materialnych oraz objęcie szerokich mas ludności pracującej miast i wsi, a wreszcie Uchwała Biura Politycznego KC PZPR odnośnie kultury fizycznej i sportu sprawiły że i sport motorowy również począł dążyć szybkimi krokami rozwoju, uzyskiwać coraz lepsze wyniki nie tylko w wyczynowości, lecz przede wszystkim w dziedzinie szkolenia nowych kadr i pozyskiwania masowej bazy ludzkiej.

Nowe, młode kluby, związki czy zrzeszenia otrzymawszy tak wydatną pomoc naszego Ludowego Państwa dały o sobie znać dystansując niejednokrotnie kluby o wieloletniej tradycji. Nowi ludzie: zarówno sportowcy jak i działacze potrafili w wielu wypadkach lepiej przystosować się do obecnych warunków pracy i uzyskali wyniki, o jakich w Polsce przedwrześniowej nie można było nawet marzyć.

Takimi wynikami pochwalić się może Zrzeszenie sportowe „Gwardia”. Sekcja Motorowa „Gwardii” skupiająca pracowników resortu M. B. P. postawiła sobie za zadanie podniesienie kultury technicznej swych członków poprzez szkolenie młodych kadr i wychowywanie nowych zawodników.

Nie zapomniano również o sporcie wyczynowym. Członkowie kadry reprezentacyjnej, nasi czołowi zawodnicy jak: Mieloch, Koprowski i wielu innych startujących w roku ubiegłym w barwach „Gwardii” otrzymali jej wydatną pomoc. „Gwardziści” organizowali w ub. roku cały szereg imprez motorowych. Wiele z nich zyskało sobie z miejsca doskonałą opinię i zostaną ponownie przeprowadzone w bieżącym sezonie. Wyścigi „Grand Prix” Polski 1950 urządzane w Poznaniu zapewniły tamtejszej „Gwardii” opinię sprawnego organizatora. Z udanych imprez „Gwardii” w ub. sezonie należy wymienić wyścigi o „Srebrny Kask” Bydgoszczy i eliminacje mistrzowskie w Krakowie.

Do pracy w roku bieżącym przystąpiły Sekcje Motorowe „Gwardii” ze szczegółowo opracowanymi planami roboczymi i preliminarzami wydatków. Pozwoliło to na stopniowy wzrost parku maszyn klubowych. I tak np. zawodnicy Sekcji Warszawskiej wystartowali w raidzie zimowym (marzec) na 6-ciu SHL-ach. Ale już w Raidzie Świętokrzyskim (maj) widzimy ich na 6 SHL-ach i 6 Jawach. Natomiast już w najbliższej imprezie raidowej pojadą oni na ostatnio sprowadzonych raidowych 500-kach.

Na raidy bowiem, wyścigi i jazdy terenowe ZS „Gwardia” kładzie słusznie specjalny nacisk. Przygotowanie zawodnika i sprzętu do tych ciężkich imprez jest zawsze największą troską zarządu Sekcji.

Dużą pomocą w podniesieniu poziomu jeździeckiego i uzyskaniu kondycji są stałe, wspólne wyjazdy niedzielne i świąteczne członków Sekcji w teren. Tu odbywa się wymiana doświadczeń, ćwiczenia jazdy zespołowej, punktowanie przejazdów przez trudne odcinki trasy itp. Celem sprawdzenia umiejętności młodszych zawodników wysyła się ich jak najczęściej na różne lokalne imprezy. Dopiero potem mogą oni brać udział w krajowych imprezach motorowych.

Takie nazwiska spośród warszawskich „Gwardzistów” jak Kowalski, Marczewski, Strzelecki czy Wolff mają już wyrobioną dobrą markę raidowców. Są to zawodnicy nowi, których dopiero wysunął klub. Zarówno oni jak i wielu innych zawodników „Gwardii”, dzięki umiejętnie prowadzonej pracy szkoleniowej i przygotowawczej w Sekcjach Motorowych, uzyskało doświadczenie i wysokie kwalifikacje motocyklistów. Dziś, mając również doskonały sprzęt motorowy, ubiegają się oni o zaszczytne tytuły w raidowych mistrzostwach Polski, a już wkrótce reprezentować mogą z honorem nasze barwy narodowe zagranicą.

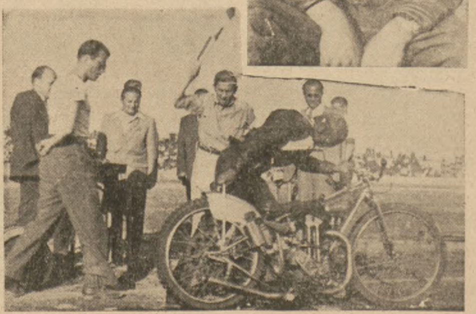
L. S.

Wyścig na żużlu

o „Puchar Warszawy“

W ub. miesiącu odbyły się na stadionie Związkowca wyścigi najlepszych żużlowców o Puchar Warszawy. Bezapelacyjnym zwycięzcą został A. Smoczyk — CWKS W-wa, ale i inni młodzi zawodnicy wykazali doskonałą postawę. Do ciekawszych momentów imprezy należał pełen poświęcenia bieg na dystansie około 100 m Krakowiaka CWKS W-wa z maszyną o zablokowanym tylnym kole. Na zdjęciach widzimy go jak mija metę, a potem wypoczywa po wysiłku.





„Za Kierownicą”, Wyd. Dep. Służby Samochod. MON. Redaktor Naczelny Wilamowski Zbigniew, kpt. Adres Redakcji: Warszawa, ul. Filtrowa 2/4, pok. 418. Tel. 89680, wewn. 2974. Administracja: Warszawa, ul. Nowowiejska 31. Konto PKO Nr 19100. Druk. Z.G.P.W. B-115505